



フェラーリにぶん殴られた気がした。



synchronicity

FERRARI F12 berlinetta

Typo#286 Text* Tetsuya Ota Photo* Takahito Naito

Length: 4618mm Width: 1942mm Height: 1273mm Wheelbase: 2720mm Track(F/R): 1665/1618mm Type of Engine: V12 DOHC Displacement: 6262cc
Power Output: 740PS/8250rpm Max Torque: 70.0kg-m/6000rpm Suspension(F/R): Double Wishbone/Multi Link Tire(F/R): 255-35ZR20/315-35ZR20

フェ

ラーリ最新のフラッグシップ、F12を語るのに、どうしても触れておかなければならないクルマがある。それは17年前の1996年に登場した550マラネロだ。

それまで僕はフェラーリのフラッグシップといえば、テストロッサのようにミッドシップレイアウト（エンジンの搭載位置が座席の後）しかありえないと考えていた。だから、550がFRだと知って当惑した。あのF40さえも凌駕する485PSの大パワーを、FR（エンジンの搭載位置が前）で受け止められるはずがないと思っていたのだ。

実際にサーキットでアクセルを踏み込んで走って見たところ、やはりほとんどのコーナーでトラクションコントロールが作動してしまう。スイッチを切るともうそれは旧86のようなドリフトマシンだった。12気筒の重いエンジンをフロントに搭載した分、後輪荷重が減るので、295/35ZR18の超ファットタイヤでも後輪のグリップが不足気味だった。

ところが一般道では、前輪荷重が高いのでステアリングの反応がよく、取り回しもよい。一般路での印象はすこぶるよかった。

スタイリングに関しては、ミッドシップのモデルと比べてこれ見よがし度は薄いですが、その分、ツアリングやデートなど、ユーザーが多用するであろうシチュエーションでは普通に乘れて馴染む。

考えてみれば、僕らの上の世代には、250GTQなど、FRこそがフェラーリの伝統的イメージであったはずだ。輝かしい歴史と重ね合わせるにはFR化は好都合であろう。

当時僕はフェラーリF40のステアリングを握る現役ドライバーで、速いことがエライという狭い捉え方をしがちだったと思う。そんな僕はフェラーリから、人とクルマとのエモーシ

SAMPLE





太田哲也 Tetsuya Ota

フェラーリF40でル・マン24時間レースへ参戦するなど、日本一のフェラーリ嫌いとして名を馳せる。1998年の全日本GT選手権第2戦富士スピードウェイで、多重事故に巻き込まれ瀕死の重傷を負う。3年の療養の後に社会復帰を果たし、現在はモータージャーナリスト&コラムニスト、クルマ好きの子供を増やす活動など、様々な分野で活躍する。



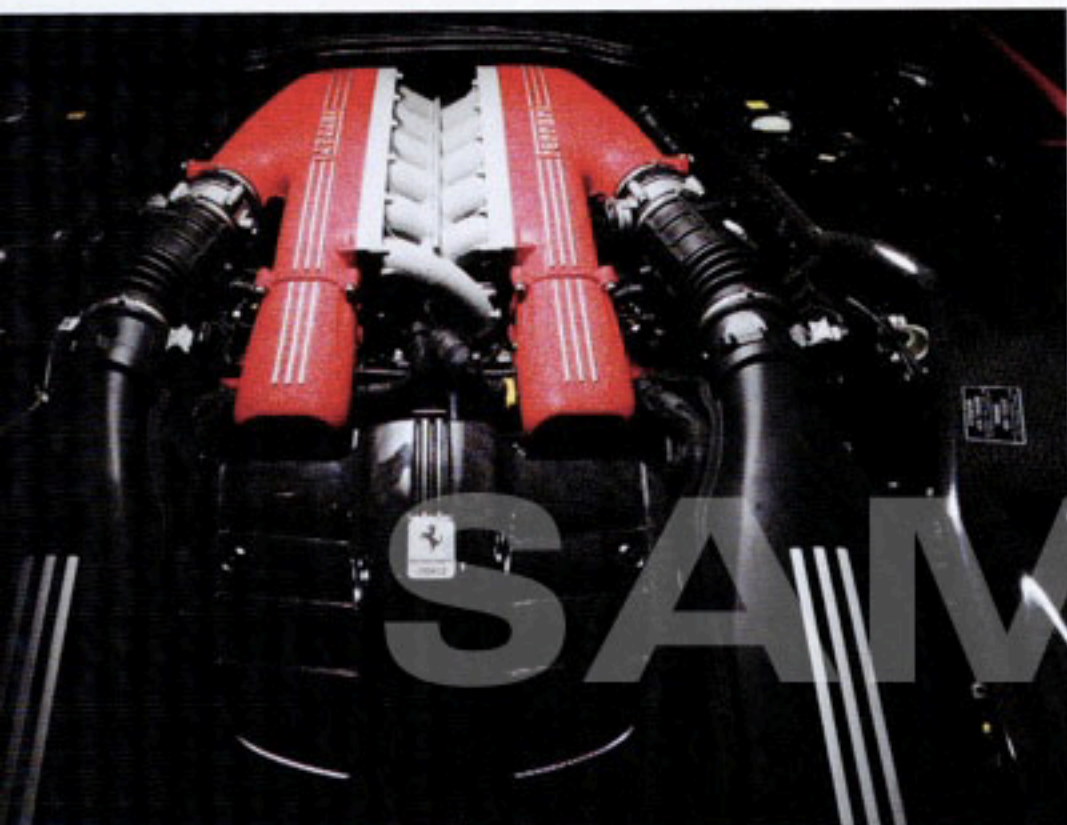
ヨナルな関係の複雑さを教わった気がする。

ところで今では僕もレースの現役を引退し、スポーツドライビングスクール校長としてサーキットを走る機会はあるものの、目を三角にして走るとはなくなつた。50歳を過ぎたとき、妻から「あと10年したら仕事はやめてよね」と言われた。仕事をリタイヤしたら、ツーシーターで老夫婦が旅をする、そんなシチュエーションも素敵だなどと思うこともある。

僕は試乗の際、もし自分が愛車にしたらどうかという視点を入れる。今回もF12試乗の話があったとき、もしかしたら最後の自分のニーズに合う車なのかなとも考えた。

しかしその予想は見事に覆された。僕としてはF12がFRのフラッグシップモデルであることで、きつとクラシカルな雰囲気が出た上品な出で立ちだろうとイメージしていたが、全く違ったのだ。

スタイルとしてはロングノーズ・ショートデッキのFRならではのシルエットなのだが、そ



synchronicity FERRARI F12 berlinetta

のエクステリアはあくまでも過激だ。エアロパーツは現代のF1をイメージさせられる最新の空気力学に基づくもの。リアのディフューザーも大型で、フロントのスポイラーも過激で派手でひたすらカッコいい。開閉式のブレーキ冷却ダクトが「本気で走るぞ！」と訴えかけてくる。

コクピットに乗りこむとすぐに目を引くのは、現代のF1と同じ意匠のステアリングだ。グリップ部はカーボン製で、コラムには電子制御のコントロールスイッチが、色分けされて配置される。この中からドライバーはウエット、スポーツ、レース、CTオフ、ESCオフを選択することになる。

そしてパネルにはラップタイムが表示される。そうなのだ、現代のフラッグシップはのんびりとロングツーリングを楽しむだけのクルマではない。日常での利便性や乗り心地の良さもあるけれど、サーキットに愛車を持ちこみ、電子制御で足を固めてラップタイムを刻むた



めのマシンとしても作られている。

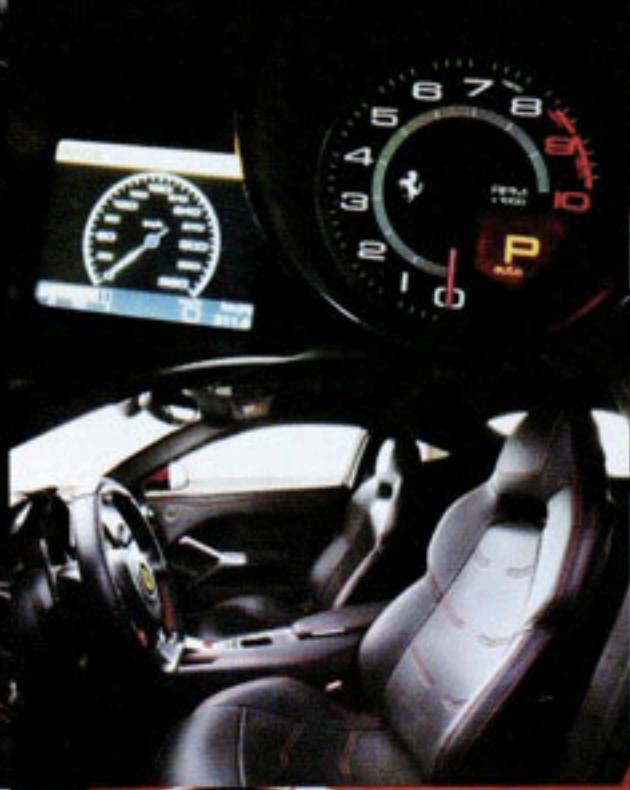
走り出して回転を上げると、6000回転を超えたあたりからステアリング上部に赤ランプが点灯、さらに踏み込むとまた一つ点灯……。レブリミットは9000回転だから、この赤ランプの点灯はオーバードライブ警告の意味ではなく、この回転を維持して走れというメッセージに感じた。

F12を購入できるのは、年齢的にはやはり僕らのような人生の後半期にさしかかった世代だろう。しかしフェラーリが訴えるのはそうした年齢だからと言って、のんびりツーリングに行ってジジイを気取るな！ このクルマを駆って、休日はサーキットを走れ！ というメッセージなのであった。

そういえば内装も事前にイメージしていたクラシカルで上質な雰囲気ではなく、メカニカルな現代のF1の世界観が表現されていた。

フェラーリが訴えるのは、いつの時代も生き方なのだ。そして常に変化し、良い意味でユーザーの期待を裏切る。この自動車不況の中、2012年も過去最高益を出し、エルメスなどを抑えて世界一のブランドとして選出された「ブランド構築の第一人者」のフェラーリ。世界中の人々から強く支持されているブランドからのメッセージは「君たち現代に生きろ！」なのだ。

自分の年齢を数えて下り坂の様子を見定めようとするのを老人というなら、そんなタイプの老人になるな、とV12が吼える。僕は常に自分に変革を言い聞かせているのだが、いつの間にか老人気取りになっていたのかもしれない。そんな自分がフェラーリにぶん殴られた気がした。



synchronicity
FERRARI F12 berlinetta



伝統を継承しつつも
最先端を走るF12

Text*Hiromi Takeda

SAM

ついに日本に偉大なる第一歩を踏み入れたF12ベルリネッタは、これまでの599系に代わるフェラーリ伝統のV12FRベルリネッタの最新モデル、そして現代フェラーリにおけるフラッグシップでもある。

フロントに搭載され、リアのトランスアクスルを駆動するエンジンは“エンツォ”が起源となるF140系65度V12。キャパシティはサーキット専用モデル“FXX”以来の6262ccとされるが、パワーでは同排気量から660PSを発生する“FF”を遥かに凌駕、初期型FXXの800PSに近い740PSを発揮するに至った。

また、新設計の総アルミ合金製スペースフレームとボディは、599から大幅に小型化。また部材の見直しも相まって1525kg(本国公表値)まで軽量化を図った結果、最高速で340km/h以上、0-100km/h加速では3.1秒という圧倒的な走行性能を実現している。

またこれらの新機軸に加え、フェラーリ12気筒ベルリネッタでは初となる7速DCTトランスミッション。フロントノーズに設けられた“エアロ・ブリッジ”、あるいは“アクティブ・ブレーキ・クーリング”に代表されるF1仕込みのエアロダイナミクス。最新世代のカーボンセラミック・ディスクブレーキ(CCM3)。進化型磁性流体サスペンション(SCM-E)。そして同じく進化型のピークル・ダイナミクス・コントロール・システム(E-diff、ESC、F1-Track、ハイパフォーマンスABS)など、当代最新の電制テクノロジーを積極的に採用し、フェラーリが依然として世界のスーパーカー界の盟主であることを明快に主張。ミッドシップ+カーボンモノコックを持つ宿敵、ランボルギーニ・アヴェンタドールにも、FRのまま敢然と立ち向かう姿勢を明らかにした意欲作なのである。

圧倒的な存在感と独自のオーラを発揮するF12ベルリネッタ。走らずともその容姿から、このクルマのパフォーマンスが伝わってくる。余計なパーツを足すのではなく、引くことによって追求されたエアロダイナミクスは、5000時間に及ぶコンピュータでの演算、250時間に渡るウインド・トンネルでの実験を基に構築されている。一方、フェラーリのDNAが継承された室内は、ドライバー・オリエンテッドなデザインとされ、使用頻度の高い操作系をステアリングに集約。回転計の両サイドには、液晶モニターをレイアウトし、ナビや車両状況などといった様々なインフォメーションを表示する。車両本体価格は3590万円。

synchronicity
Presented by **ZOIL**

